

# Un Boeing au-dessus de tout soupçon

C-J. Ehrengardt

*22h36 GMT, dans la nuit du 31 août au 1er septembre 1983, le Boeing 747 HL7442, vol KAL 007 des Korean Airlines, est abattu par des chasseurs soviétiques près de Sakhaline, après avoir dévié de plus de 500 km de sa route normale. Ses 269 occupants sont tous tués. Ce sont à peu près les seuls éléments sur lesquels tout le monde – ou presque – s'accorde.*

*Car, pour le reste, les avis divergent, c'est le moins que l'on puisse dire. Cet incident majeur, sans doute l'un des plus graves de la Guerre froide, a failli faire basculer le monde dans l'apocalypse nucléaire. Près de vingt ans après le drame, sans vouloir rallumer la polémique autour de la mort de 269 personnes, l'auteur a surtout voulu dresser un inventaire du dossier en rappelant les diverses théories en présence et en les confrontant aux faits établis.*

*Ses conclusions pourront paraître surprenantes, mais dans cette triste affaire, tout est surprenant.*

Le 31 août 1983, vers midi [1], le commandant Chun Byung-In et son équipage pénètrent dans le poste de pilotage du Boeing 747-230B HL7442 des Korean Airlines perché devant le terminal de l'aéroport d'Anchorage. Arrivé le matin de New York, l'appareil a fait escale pour être ravitaillé en carburant et changer le personnel navigant. Le vol KAL 007 (ou plus exactement KE007, selon la terminologie officielle) doit conduire à Séoul ses deux pilotes et l'ingénieur de bord, vingt hôtesses et stewards, six autres membres d'équipage des KAL qui rentrent chez eux (GP) et deux cent quarante passagers. Chun et son équipage commencent

alors la procédure de routine qui précède chaque vol. Entre autres tâches, le pilote remplit le formulaire réglementaire pour la livraison du carburant et, aidé de son copilote, il programme les trois centrales de navigation à inertie (INS). Ces instruments permettent de guider un avion sur un cap déterminé sans aide extérieure. Ils offrent également à l'équipage un flot continu d'informations sur l'assiette de l'avion et son altitude, et l'avertissent en cas de déviation involontaire du cap.

(1) Les horaires sont donnés en temps universel (GMT)

## Un pilote et une compagnie hors du commun

Le commandant Chun est une forte personnalité des Korean Airlines. Ce colonel de réserve des forces aériennes de la Corée du Sud, ancien leader de la patrouille acrobatique, âgé de 45 ans en 1983, est entré onze ans auparavant aux KAL. Richard W. Johnson [2] le décrit comme “ *un personnage taciturne, exceptionnellement endurci, confiant, agressif, au caractère trempé, sans compromis et aimant prendre des risques (...et) un pilote très expérimenté avec plus de 10 600 heures de vol à son actif, (...) que les autres pilotes des KAL avaient surnommé l'ordinateur humain* ”.

Les Korean Airlines ne sont pas non plus ce que l'on peut appeler une compagnie conventionnelle. Les frères Choong, qui l'ont rachetée à l'état en 1969, en ont fait une compagnie commercialement très agressive et qui ne s'embarrasse guère de principes. Comme les

frères Choong ont fait fortune en ravitaillant les troupes américaines pendant la guerre de Corée, leurs liens avec la CIA et son équivalent coréen, la KCIA, ont été fréquemment évoqués, mais jamais prouvés. Toutefois, le quotidien japonais Mainichi Daily New [3] signale que Chun a déjà eu maille à partir avec la chasse soviétique sur la route Anchorage – Séoul, sans cependant fournir d'autres précisions. En outre, les KAL se sont déjà signalées en 1978 par un incident étrangement identique. Le 20 avril 1978, le Boeing 707-321B HL7429 du vol KE902, décolle de Paris à destination de Séoul, via Anchorage par la route circumpolaire. Quelques heures plus tard, on le retrouve sur le ventre sur un lac gelé près d'Archangelsk, après être passé à la verticale de Mourmansk et après avoir volé une heure et demie en territoire soviétique ! Le survol de la

base de leurs sous-marins nucléaires a fait voir rouge (!) aux Soviétiques et deux Su-15TM ont décollé avec l'ordre de forcer l'intrus à se poser ou de l'abattre. Le capitaine A. Bosov a tiré un coup de semonce, mais la rafale a traversé la cabine, tuant deux passagers. Ce sont, par chance, les seules victimes parmi les 109 personnes à bord. On peut, toutefois, imaginer que cet incident en a fait d'autres dans l'état-major de la défense aérienne de la région de Mourmansk...

Pour toute explication, le commandant de bord, Kim Chang Kyu, indiqua qu'il avait cru que son système de navigation était en panne et qu'il suivait un cap réciproque. Alors, par-

venu à quelques centaines de kilomètres de l'Alaska, il avait brusquement fait demi-tour. Il fut le seul, parmi tous les passagers et membres d'équipage, à ne pas se rendre compte que le soleil qui l'avait jusque là accompagné sur sa gauche, brillait désormais sur sa droite ! Connaissant le strict code de l'honneur coréen, et le règlement non moins drastique des KAL, on aurait pu s'attendre à ce que Kim soit sévèrement réprimandé; il fut, bien au contraire, accueilli comme un héros lors de son retour à Séoul.

(2) Voir bibliographie.

(3) Édition du 11 septembre 1983.

### La bataille des médias

À 13 heures GMT en ce 31 août 1983, Chun arrache la lourde machine de la piste 32 et met le cap sur Séoul en empruntant la route R-20. C'est à ce moment précis que les opinions divergent. Le seul point où elles se rejoignent est que l'appareil a été abattu par un chasseur soviétique au-dessus de l'île de Sakhaline, entraînant dans la mort ses 269 occupants.

Dans leurs conférences de presse respectives, qui se succèdent à un rythme échevelé, Américains et Soviétiques se rejettent la responsabilité du drame. Les premiers accusent les seconds d'avoir descendu de sang froid, sans autre forme de procès, l'avion qui s'est involontairement égaré de sa route normale. Les Soviétiques se retranchent derrière le fait que l'appareil a, au contraire, volontairement violé leur espace aérien dans le cadre d'une mission d'espionnage. Le Président Reagan lâche la bride à son anticommunisme viscéral en n'hésitant pas à déclarer publiquement qu'il s'agit d'un " crime contre l'humanité ". On frôle la crise majeure, peut-être même la Troisième Guerre mondiale.

La bataille des médias est gagnée haut la main par les Américains, parfaitement rompus à ce jeu. Les Soviétiques, confondant communication et propagande, perdent pied sur ce terrain mouvant. Tout ce que les médias occidentaux retiennent de la conférence de presse que tient le 9 septembre le maréchal Ogarkov, chef

d'état-major des forces armées soviétiques, est son absence totale de regret et de la moindre once d'humanité face aux 269 morts. Et pourtant, elle contient des détails fort intéressants. Ogarkov démontre la présence de plusieurs avions de reconnaissance électronique américains RC-135, dont un a calqué sa route sur celle de KE007 au moment où celui-ci a survolé le Kamtchatka, de telle sorte que leurs deux échos n'ont fait plus qu'un pendant un moment. Il révèle également que pendant plusieurs minutes, le Boeing a disparu des écrans des radars soviétiques. Les Américains se contentent d'ignorer ces allégations, sans pourtant les réfuter.

Pour l'administration Reagan, l'affaire a éclaté au meilleur moment, un mois avant une nouvelle négociation américano-soviétique sur la réduction des armes nucléaires. Non seulement, elle ne veut pas entendre parler de désarmement, mais elle compte proposer au Congrès l'examen du budget fantasmagorique du nouveau programme militaire de la " guerre des étoiles ". En outre, elle exerce une pression discrète mais encore inefficace sur les Européens pour qu'ils acceptent chez eux le déploiement de missiles Pershing II. L'affaire KE007 va balayer toutes les réticences et tuer dans l'œuf le projet de négociation avec les Soviétiques.

## L'affaire rebondit

L'enquête officielle est tout naturellement confiée à l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale), un organisme neutre coiffé par les Nations Unies, basé à Montréal. Ses conclusions révèlent que l'appareil s'est écarté de 10° de sa route normale peu après son départ d'Anchorage en raison d'une erreur de programmation des INS, que l'équipage fatigué n'a pas su déceler. L'affaire est classée.

Ou presque – parce que certains journalistes trop curieux estiment que l'enquête a été bâclée et présente de flagrantes contradictions.

Différents ouvrages et articles, certains fort bien documentés, d'autres plus fantaisistes, fleurissent dans les mois qui suivent. Tous en arrivent à la même conclusion : l'affaire a été étouffée par le gouvernement américain.

Les Soviétiques se trouvent dans une position embarrassante. Ils se contentent de clamer leur bonne foi, mais ne peuvent apporter la moindre preuve sans révéler au monde entier (et surtout à leur concitoyens) que leur système défensif est une véritable passoire et que la plus puissante force aérienne du monde s'est comportée d'une manière lamentable au-dessus du Kamtchatka. L'implosion du bloc communiste va changer la donne.

L'affaire rebondit en 1990 avec la publication d'une série d'articles dans le quotidien russe les Izvestia, fruit de six longues années d'investigations menées par Andrej Illesh à Moscou et Aleksandr Shalnev, correspondant du journal à Washington.

Selon eux, le Boeing pénétra, apparemment en compagnie d'un RC-135, dans l'espace aérien soviétique au Kamtchatka. Ce fut une véritable panique au sein de la défense aérienne, qui ne put faire décoller aucun chasseur avant que le Jumbo soit à plus de cent kilomètres à l'intérieur des terres. Il ne put être intercepté avant de se trouver à nouveau en sécurité au-dessus des eaux internationales de la mer d'Okhotsk. Selon Illesh, ce fut à ce moment qu'il fut "escorté" par un Soukhoï Su-15 piloté par le commandant Vasili Kazmin. Celui-ci dut abandonner rapidement la partie, laissant le Boeing poursuivre son vol en direction de Sakhaline, à 500 km de sa route normale. Deux chasseurs décollèrent alors du terrain de Dolinsk-Sokol.

La suite a été rapportée à Illesh par Gennadij Nikolaevitch Osipovitch, devenu depuis lieutenant-colonel de réserve et qui, la nuit du 31 août, fut l'homme qui pressa la détente.

## La guerre des nerfs

*“ L'année 1983 a été difficile pour nous. Les Américains augmentaient sans cesse le nombre de leurs vols de reconnaissance dans notre zone et nous étions forcés de répondre. Nous haïssions tout particulièrement les RC-135 de reconnaissance électronique. J'ai lu dans les Izvestia l'opinion de James Oberg, spécialiste américain des catastrophes aériennes. Moi, je trouve son avis d'expert risible. Par exemple, il dit que les pilotes soviétiques ont pris l'avion sud-coréen pour un RC-135. Si c'est vrai, c'est la preuve de notre totale incompétence. Il dit que KAL007 se déplaçait plus vite sur nos écrans de radar qu'un RC-135. En plus il volait en ligne droite alors que les RC-135 effectuent généralement des huit. Sommes-nous aussi incapables qu'il*

*le dit pour ne pas connaître la manœuvre classique des RC-135 ? J'ai vu des tas de choses dans le ciel au-dessus de Sakhaline et je peux vous dire que les RC-135 volent parallèlement à la frontière et peuvent parfaitement intercepter nos signaux radar et les transmissions des stations au sol. Mais, en temps de paix, tous nos radars ne sont pas actifs. Alors les Américains avaient trouvé une astuce. Ils volaient en faisant des huit. L'avion de reconnaissance fonçait droit sur la frontière et la franchissait pour nous obliger à allumer nos radars. Puis il rebroussait chemin en faisant des huit.*

*“ C'était la guerre des nerfs en permanence. Pendant mes dix ans de service en Extrême-Orient, j'ai décollé des milliers de fois pour des interceptions. Nous finissions par con-*

*naître les numéros des intrus. Et eux les nôtres. L'un de mes officiers, après être rentré de permission, effectuait une interception quand il a entendu : 'Salut, Nikolaev, où t'as été en vacances ?'.*

*“ En avril 1983, il s'est passé un événement. Profitant des vynos, quand le brouillard monte de la mer avant d'être dissipé par le soleil, les Américains ont violé notre espace aérien et ont survolé une île des Kouriles pendant un quart d'heure. Une commission a débarqué et*

*on s'est fait remonter les bretelles ! Après le départ de la commission, notre commandant de régiment a été clair. Si un tel incident venait à se reproduire, on nous parachuterait sur une île déserte. Naturellement, la pression est devenue considérable. Pendant plusieurs semaines, nous avons chargé nos armes et avons attendu. Il fallut attendre juin pour que la pression retombe. J'ai dû partir me reposer sur l'ordre du docteur. ”*

### **Objectif droit devant**

*“ Le 16 août, je suis revenu de permission et ai regagné Dolinsk-Sokol où nous étions basés. À cette époque, le régiment qui volait sur MiG-23 était en cours de transformation sur MiG-31. Une escadrille était partie pour s'entraîner et il ne restait plus grand monde. J'ai demandé à participer aux missions de nuit. C'était plus facile pour moi. Le 31 août, j'ai pris mon quart, comme d'habitude. J'étais l'officier du grade le plus élevé et je me suis placé en position d'alerte numéro trois, c'est-à-dire que je n'avais pas besoin d'être en tenue, juste prêt à monter dans mon avion en moins de dix minutes. Je suis allé dîner, j'ai regardé la télévision et j'ai piqué un somme. Vers 4h30, je me suis réveillé pour prendre mon tour. Je venais juste de m'habiller quand le téléphone a sonné. Le lieutenant Astakhov a répondu puis m'a marmonné quelque chose comme : 'vous êtes en état d'alerte numéro un'.*

*“ J'ai attendu un moment dans mon avion, mais je ne recevais toujours pas d'ordre. Tout à coup, j'ai vu qu'ils préparaient un second*

*appareil. Qu'est-ce qui se passait ? D'habitude les Américains ne venaient pas rôder avant 11 heures. C'était bien trop tôt pour eux. À 6 heures [locales], j'ai finalement reçu l'ordre de décoller. J'ai lancé le moteur et allumé mes phares parce que la piste n'était pas éclairée et j'ai commencé à rouler. Ils m'ont donné un cap en direction de la mer. J'ai rapidement grimpé à l'altitude assignée de 8 500 mètres. J'ai pensé qu'il s'agissait d'un exercice de routine. Huit minutes se sont écoulées et brusquement, le contrôleur au sol m'a dit : 'L'objectif est droit devant vous. Un intrus qui viole l'espace aérien. Vous foncez droit sur lui'. Toutefois, il ne m'a pas dirigé pour une passe frontale, mais pour l'engagement par l'arrière. Les conditions météo étaient bonnes et j'ai rapidement aperçu l'intrus à travers des nuages épars. Enfin, aperçu est un bien grand mot pour cette petite tache de deux ou trois centimètres dans le lointain. Ses feux de position étaient allumés.*

### **Détruisez l'objectif !**

*“ Je me suis rapproché et je l'ai accroché au radar. Les témoins lumineux des missiles se sont allumés. L'appareil étranger volait à environ 1 000 km/h et j'arrivais beaucoup plus vite. J'ai dû ralentir. À environ 13 km de distance, j'ai appelé le contrôle : 'Objectif accroché. Cap constant. Et maintenant ?'. Le contrôleur s'est mis à me poser des questions sur le cap et l'attitude de l'objectif. Je n'y comprenais rien. C'était plutôt à moi de poser ce genre de questions. Plus tard, on m'a dit qu'il était entré dans une zone morte que je ne pou-*

*vais pas connaître : 'Pendant un petit moment, on ne pouvait plus vous voir, ni lui, ni vous'.*

*“ Finalement, nous avons survolé Sakhaline et le contrôleur m'a donné l'ordre : 'L'objectif a violé l'espace frontalier. Détruisez l'objectif !'. J'ai allumé la PC et les témoins des missiles ont clignoté. J'ai indiqué au contrôle que l'objectif était accroché et aussitôt j'ai reçu un nouveau message : 'Cessez l'attaque. Montez à l'altitude de l'objectif et forcez-le à se poser'. J'arrivai sur l'intrus par-dessous. Après avoir calqué ma vitesse sur la sienne, j'ai*

*commencé à lui faire des appels de phare, mais il n'a pas répondu. 'Tirez des coups de semonce', m'a demandé le contrôleur. J'ai tiré environ 200 obus, pour pas grand chose. J'étais armé d'obus perforants et pas d'obus incendiaires. Je doute que quelqu'un les ait aperçus... Par contre, je suis certain que l'équipage m'a vu et qu'il a remarqué mes appels de phare. La réaction du pilote ne laisse planer aucun doute. Il a tout de suite*

*ralenti jusqu'à 400 km/h. Je ne pouvais pas voler aussi lentement. À mon avis, ses intentions étaient claires. Si je ne voulais pas décrocher, j'étais obligé de remettre les gaz. Ce fut exactement ce qui arriva. Nous avions déjà dépassé l'île. Elle est étroite à cet endroit. L'objectif n'allait pas tarder à s'échapper. Et le contrôle a donné un nouvel ordre : 'Détruisez l'objectif !'.*

### **Un éclair jaune**

*" Facile à dire. Mais avec quoi ? Des obus ? J'en avais déjà tiré 234. Le percuter ? En dernier ressort, peut-être... Puis j'ai eu une idée. J'ai ralenti sous lui à environ 2 000 mètres, puis j'ai remis la PC, enclenché les missiles et tiré sur le manche brutalement. Gagné ! Il était accroché. Le premier missile est parti à environ 5 km de distance. Ce ne fut qu'à ce moment que je pus réellement voir l'intrus. Il était plus gros qu'un Il-76, mais il ressemblait à un Tu-16. Le problème est que les pilotes soviétiques n'étudient pas la silhouette des avions civils des compagnies étrangères. Je connaissais tous les types militaires, mais celui-ci n'y ressemblait pas. À aucun moment je n'ai imaginé que je tirais sur un avion civil. Tout sauf ça ! Comment aurais-je pu admettre de poursuivre un Boeing ? À ce moment, ce que je voyais était un gros appareil avec ses feux de position qui clignotaient.*

*" Le premier missile l'a atteint sous la queue. Il y eut un éclair jaune. Le second a emporté la moitié de l'aile gauche. Les feux clignotants se sont éteints. L'air s'est rempli d'un vacarme assourdissant. Je me souviens que, que derrière moi, est arrivé un MiG-23. Il était équipé*

*de réservoirs supplémentaires et ne pouvait voler vite. Le pilote poussait des cris perçants : ' Je vois un combat aérien !'. De quel combat parlait-il ? Je ne comprenais rien. Dès que les feux de l'intrus se sont éteints, j'ai viré à droite et j'ai entendu le contrôleur donner de nouveaux caps au MiG.*

*" Le contrôleur : L'objectif est en train de tomber.*

*" Le pilote : Je ne vois rien.*

*" Le contrôleur : L'objectif est en train de tomber. Altitude 5 000 mètres.*

*" Le pilote : Je ne le vois pas.*

*" Le contrôleur : L'objectif a disparu de l'écran.*

*" Je pensais que l'avion sur lequel j'avais tiré volait toujours. Par la suite, on m'a dit que j'avais eu de la veine, parce qu'il aurait normalement fallu au moins sept missiles du modèle qui équipait mon Su-15 pour abattre le Boeing. J'ai été accueilli comme un héros. Les jeunes me regardaient avec envie et les anciens m'ont agrippé en hurlant : 'Buvons un coup !....' Après tout, ce n'est pas tous les jours que l'on abat un intrus.*

### **Tout est devenu plus facile**

*" Puis, l'impensable s'est produit. Une commission d'enquête a débarqué. Tout le monde m'a regardé comme si j'étais un pestiféré, sauf les gars de l'escadrille. La commission m'a demandé : 'Vous saviez qu'il y avait 260 personnes à bord de cet avion ?'. Combien de fois allais-je entendre cette question par la suite ? Bien sûr que non je ne le savais pas. Le fait que c'était un avion civil m'a été révélé bien plus tard. Sur l'instant, il n'était question que*

*d'un intrus. Je m'attendais au pire. Une fois, l'un de nos pilotes a abattu un RB-47 américain. On l'a mis en tôle et il n'a été relâché, qu'après le rapport de la commission d'enquête. Mais Ustinov, le ministre de la Défense a téléphoné à la base et tout le monde s'est remis à me sourire. À ma demande, j'ai changé de base et tout est devenu d'un seul coup beaucoup plus facile. On m'a trouvé un appartement et tout ce que je voulais. J'ai*

*demandé le téléphone et le chef des transmissions m'a répondu : 'D'où venez-vous, mon commandant, de la lune ? Nous avons une liste d'attente de cinq ans.' Puis, il m'a reconnu : 'Eh ! je vous connais, vous n'êtes pas le gars qui... ? Venez avec votre fric demain, vous aurez votre téléphone'".*

Revenant sur l'affaire en décembre 1996, le New York Times a publié à son tour une interview d'Osipovitch. Plus récente, elle offre une vision nettement différente de celle recueillie par le journaliste russe.

*" J'étais juste à côté de lui [le Boeing], à 150 ou 200 mètres de distance. D'après les feux clignotants et les rangées de hublots, j'ai compris qu'il s'agissait d'un avion civil. J'ai vu deux rangées de hublots et j'ai reconnu un Boeing. Je savais que c'était un avion civil, mais cela ne voulait rien dire. Il est facile de transformer un avion civil en avion militaire (...) Je n'ai pas informé le contrôle que c'était*

*un Boeing. Ils ne me l'ont pas demandé non plus. (...) J'ai demandé au contrôle ce que je devais faire; ils ont pris peur et m'ont dit de le forcer à atterrir. Ce fut notre plus grosse erreur. Pour le forcer à atterrir, j'ai tiré trois fois, un total de 520 obus, mais je n'avais pas de traçantes et les obus n'étaient pas visibles de nuit".*

De la tergiversation du contrôle aérien, certains ont déduit que le premier ordre de détruire l'intrus a été donné par le commandant local, agissant selon la procédure en usage. Craignant qu'une gaffe monumentale n'entraîne de graves conséquences pour sa carrière et même sa vie, celui-ci se serait ensuite ravisé et aurait demandé des instructions en haut lieu, vraisemblablement à Moscou. Le délai nécessité par l'échange de communications expliquerait que le Boeing a été cueilli à moins de deux minutes de pénétrer dans l'espace international de la mer du Japon.

## **007 : de Kal à James Bond**

Après la parution des articles des Izvestia, Michel Brun, un expert français indépendant, publie les résultats de plus de dix ans de recherches [4].

Selon lui, le Boeing aurait non seulement pénétré volontairement dans l'espace aérien soviétique, mais il aurait été accompagné par un certain nombre d'appareils de l'USAF et de l'USN. Il s'en serait suivi une bataille aérienne de plus de deux heures au terme de laquelle une dizaine d'appareils américains auraient été abattus. Les garde-côtes japonais ont recueilli 54 débris divers au large de Sakhaline. Aucun ne provient du Boeing, mais parmi les pièces récupérées se trouvent le siège éjectable d'un avion américain et un morceau de volet de EF-111.

KE007 n'aurait nullement survolé le Kamtchatka ou Sakhaline, mais le détroit de La Pérouse, qui sépare l'île de Sakhaline de celle d'Hokkaidô. L'étude océanographique des débris de l'appareil prouverait que le site du crash se trouve beaucoup plus au sud de Sakhaline. Les enregistrements du contrôle aérien de l'aéroport Narita de Tokyo, communiqués au Premier ministre Nakasone, indiqueraient que KE007 a poursuivi ses émissions radio pendant 45 minutes après son heure officielle de disparition. Il aurait alors survolé la mer du

Japon avant de disparaître pour une cause inconnue au large des côtes japonaises.

Michel Brun en conclut que le vol KE007 faisait partie intégrante d'une vaste opération aérienne militaire américaine destinée à tester la réaction des défenses soviétiques en " temps réel ".

Pour intéressante qu'elle soit, la thèse de Michel Brun n'est guère plus convaincante que la version officielle, ni que la demi-douzaine d'autres consacrées à ce sujet. Si le lien entre le vol du Boeing et l'intrusion d'avions américains dans l'espace aérien soviétique peut sembler aller de soi, il n'est pourtant pas évident et Brun ne l'établit formellement à aucun moment. Cette intrusion massive semble davantage relever du mauvais roman d'espionnage. Et si cette vaste opération a réellement eu lieu, on ne voit pas très bien ce qu'un avion civil apportait de plus à l'affaire. Comment peut-on aussi imaginer que les autorités américaines aient pu parvenir à cacher la disparition d'une trentaine d'aviateurs, quand on connaît la manière dont fonctionne le " téléphone arabe " dans l'armée ?

La thèse de Michel Brun repose entièrement sur le fait que l'épave n'a jamais été retrouvée – et pour cause, puisque, selon lui, elle repose là où personne ne la cherche. Le problème,

c'est qu'il semble bien qu'elle ait été retrouvée...

(4) Incident at Sakhalin : The True Mission of KAL Flight 007 – M. Brun – Four Walls and Eight Windows Publishing, New York, 1995.

### À la recherche des boîtes noires

Après avoir été touché par les deux missiles, l'appareil est tombé pendant trois à douze minutes (selon les sources). Avec son aile gauche en partie arrachée, il a fait deux cercles au-dessus de l'île de Moneron et a percuté l'eau à la vitesse du son. Si l'appareil avait percuté la terre, le fuselage aurait en partie absorbé l'énergie du choc, mais l'eau a déchiré la carcasse, ce qui explique qu'aucun morceau de plus de deux mètres n'ait été retrouvé.

Illesh affirme que l'épave fut belle et bien repérée à environ 20 km de l'île de Moneron, vers 170 mètres de profondeur, et que des navires soviétiques furent dépêchés sur place. Ils ne furent pas les seuls... Pas moins de 70 autres de toutes nationalités se mirent à fouiller le lieu présumé du crash, certains pour faire des recherches, d'autres pour observer et quelques-uns pour cacher ce qu'ils avaient découvert... En fait, ce ne fut pas avant la fin du mois que des recherches réellement efficaces furent entreprises par la marine soviétique. Malheureusement, à la suite d'une fausse manœuvre, la flottille de chalutiers qui servait de barrage entre les navires américains et soviétiques, dragua les restes du fuselage sur un kilomètre et demi, ajoutant un peu plus à la confusion ambiante.

*“ Plusieurs tâches nous avaient été assignées, déclara le chef des plongeurs à Illesh. D'abord rapporter des documents. N'importe quel document ! Tous les papiers que nous avons trouvés ont été rassemblés et remontés. Secundo, trouver l'équipement radio. Nous avons tout monté, jusqu'à des baladeurs. À cette époque, cela n'existait pas en Russie. Nous avons aussi remonté des disquettes informatiques et des bandes magnétiques. Elles s'étaient ouvertes et les bandes étaient emmêlées. Des civils aux cheveux courts (c'était assez rare chez les civils) sont venus trier nos*

*trouvailles. Ils ont pris ce qui les intéressait et ont tout expédié à Moscou. Le 28 ou le 29 octobre, ils nous ont dit que ça irait bien comme ça. Mais, le plus important fut ce que nous n'avons pas vu. Les plongeurs n'ont trouvé pratiquement aucun reste humain ! ”.*

En fait, selon Illesh, les plongeurs ont exhumé 23 cadavres dont 14 furent identifiés. Alors que beaucoup d'enquêteurs privés (dont M. Brun) ont affirmé que les Soviétiques n'ont jamais trouvé l'épave, les autorités russes fournissent à l'OACI, en novembre 1992, une centaine de photos des débris de ce qu'ils affirment être KAL 007. Souhaitant les réserver aux familles des disparus, pour leur permettre d'identifier les affaires personnelles des victimes, l'OACI s'arrange pour qu'elles ne soient pas divulguées à la presse.

Pendant quelque temps, les enquêteurs s'intéressent à des rumeurs persistantes qui font état de la crémation des corps par les autorités soviétiques, subitement prises de panique. Cette thèse sera abandonnée, d'une part faute de preuves, d'autre part en raison de la monstruosité de ce geste qui défie l'imagination. On ne peut toutefois pas écarter définitivement cette hypothèse. Outre la disparition de 246 corps, elle expliquerait l'embarras des Soviétiques et leur adoption d'un “ profil bas ”, qui cadre mal avec leur attitude habituelle dans ce type de confrontation directe avec l'administration américaine.

Toutefois, plus que des cadavres ou des objets personnels, les Soviétiques sont surtout à la recherche des fameuses “ boîtes noires ”. Malgré de nombreuses différences dans les témoignages qu'a pu recueillir Illesh, quant au nombre, à la forme et à la couleur de ces pièces essentielles du puzzle, il a acquis la conviction qu'elles ont été récupérées et expédiées à Nevelsk et de là, au KGB à Moscou.

### Un tour de passe-passe ?

Lors d'une visite officielle en Corée, en novembre 1992, Boris Eltsine prit tout le monde

par surprise en remettant au gouvernement coréen les “ boîtes noires ” de KE007. Celles-

ci se composent du CVR (Cockpit Voice Recorder), qui enregistre les conversations internes et externes dans la cabine de pilotage et du DFDR (Digital Flight Data Recorder), qui donne tous les paramètres techniques de vol.

L'OACI est alors priée de rouvrir le dossier. Son nouveau rapport, remis le 6 juin 1993, confirme la thèse précédente : une déviation du cap involontaire, un équipage fatigué, un pilotage automatique...

Toutefois, de nombreux experts restent très sceptiques quant à l'authenticité des dites "boîtes noires". D'abord, l'enregistrement du CVR diffère de celui de la bande remise par le contrôle aérien de Tokyo-Narita. Ces différences n'ont aucune raison d'exister et demeurent encore inexplicables. Ensuite, le DFDR présente plusieurs anomalies, dont celle de faire du Boeing 747 un biréacteur.

Selon ces experts, il ne peut s'agir que de contrefaçons manifestes et grossières. Mais, dans ce cas, qui aurait falsifié ces "boîtes noires" ? Les Soviétiques ? Peu probable; ils comptaient sur les enregistreurs de vol pour prouver que le Jumbo était en mission d'espionnage. Les Américains ? Comment auraient-ils pu faire ? Il a fallu plusieurs jours, voire plusieurs semaines, aux Soviétiques pour localiser l'épave.

Ce ne fut sans doute pas le cas des Américains (et surtout des Japonais), qui conservèrent l'écho de KAL 007 sur leurs écrans de radar jusqu'à son anéantissement. Il existe aux États-Unis plusieurs sociétés spécialisées dans la récupération des épaves d'avions tombés en mer. Quand on voit avec quelle rapidité et quelle efficacité les débris du vol TWA 800 ont été remontés à la surface, on ne peut se prendre à imaginer qu'une opération identique a été montée au large de Moneron. Le fait que les Soviétiques ont longuement piétiné avant de retrouver l'épave laissait tout le temps nécessaire aux Américains pour repêcher les "boîtes noires", les envoyer dans un laboratoire aux États-Unis pour y être "arrangées" et pour, ensuite, les remettre à l'endroit exact où ils les avaient trouvées, en espérant que les Soviétiques mettraient à leur tour la main dessus !

En 1983, personne ne pouvait prévoir l'écroulement du bloc soviétique et surtout pas que les "boîtes noires" referaient brutalement surface, permettant une nouvelle analyse par un laboratoire occidental. Il suffisait donc, à l'époque, de "trafiquer" sommairement les deux enregistreurs pour clouer le bec aux Russes.

### Thèse orthodromique

Peu de temps après la publication de la première version officielle de l'OACI, en décembre 1983, un homme s'interroge. Il s'appelle Robert W. Allardyce. Alors âgé de 61 ans, il a derrière lui un passé de plus de trente ans dans l'aviation dont une bonne partie comme ingénieur navigant à bord des 747 de la TWA. Les INS, il connaît.

Contrairement à ce qu'affirme l'OACI, il est impossible que les trois INS de KE007 aient pu se dérégler seules et qui plus est, en même temps. En outre, si comme l'indique le rapport officiel, KE007 a suivi une trajectoire rectiligne depuis Anchorage, en raison de la courbure de la terre il n'aurait jamais pu survoler à la fois le Kamtchatka et Sakhaline.

Il s'associe à un écrivain de renom, Jim Gollin. Aidés par des enquêteurs officiels et officieux, ils collectent des informations à droite et à gauche et commencent à reconstituer lentement le puzzle en y intégrant d'autres détails

délaissés par les diverses enquêtes publiques et privées.

Les plus sérieuses informations qu'ils obtiennent viennent d'une commission du Congrès et comportent la position précise du Boeing à différents moments, telle que relevée par les radars américains, dont ceux de Kenai et de King Salmon [5], et japonais de Wakkanai (Hokkaidô). Or ces relevés montrent que non seulement le Boeing volait là où aucune enquête ne le situe, mais qu'il a constamment changé d'altitude, en particulier au-dessus du Kamtchatka – ce qui corrobore la déclaration d'Ogarkov qui a prétendu que l'appareil avait échappé un moment à la surveillance des radars (donc à moins de 3 000 m d'altitude !).

Ce n'est qu'en 1995 que, financièrement ruinés par douze longues années de recherches, ils publient leur livre *Desired Track* [6]. Ils y démontrent, preuves techniques à l'appui, que le Boeing a quitté la route qu'il devait suivre peu après son décollage d'Anchorage pour

s'en écarter de plus en plus. Entre le point de divergence des routes et celui où il a été abattu, Allardyce note que le Boeing a chaque fois suivi une route du grand cercle (ou orthodromique), que seule une INS est en mesure de calculer [7]. C'est donc la preuve que non seulement les INS fonctionnaient correctement, mais que si elles ont été mal programmées, elles l'ont été volontairement et que personne d'autre que le commandant de bord lui-même n'était mieux placé pour le faire.

### Une étrange réserve de carburant

Il existe une différence de dix tonnes entre le carburant chargé à Anchorage et la quantité nécessitée par un vol ordinaire, comme si Chun avait prévu de rencontrer des vents différents de ceux annoncés sur sa route normale. Allardyce évoque ensuite la présence du vol KE015, qui suit à 200 km en arrière, mais sur la route correcte, le vol KE007. Or, la présence de ce second Boeing n'est pas neutre. Tous les relevés de position et d'altitude plus ou moins fantaisistes communiqués par KE007 au contrôle d'Anchorage se font systématiquement par l'intermédiaire de KE015. En effet, la VHF de KE007 était en permanence hors de portée d'Anchorage. Un silence prolongé aurait provoqué le déclenchement rapide d'une procédure d'urgence plutôt embarrassante. En outre, la feuille de vol de KE015 fait également état d'un surplus de carburant identique. C'est très étrange lorsque l'on connaît la politique très stricte menée par le KAL dans ce

(5) Le radar de Kenai est situé à 100 km au sud-ouest d'Anchorage sur l'île de Cook et celui de King Salmon se trouve à 360 km à l'ouest-sud-ouest. Le premier est le radar principal utilisé par le contrôle aérien régional d'Anchorage. La portée du second est supérieure à 400 km. À Wakkanai se trouvent deux radars militaires, un américain et un japonais.

(6) Voir bibliographie.

(7) La route orthodromique est le plus court chemin d'un point à un autre en suivant la courbure de la terre.

domaine et les primes offertes aux équipages en cas d'économie sur le carburant. Le commandant Park avait-il donc prévu de faire voler KE015 à des vitesses non réglementaires pour se régler sur l'allure de KE007 ?

Une carte du vol présumé de KE007 a été dressée par Allardyce en fonction des relevés de position communiqués par les services officiels américains et soviétiques de l'OACI. Elle laisse apparaître deux crochets en direction du nord, un premier en avant du Kamtchatka, le second en avant de Sakhaline, qui ne peuvent être ni le fruit du hasard ni d'une quelconque faute d'attention de l'équipage coréen (la logique aurait voulu qu'il effectue un crochet vers le sud pour rejoindre la route normale). Or, en suivant une route orthodromique en quittant le Kamtchatka, KE007 n'aurait pas pu survoler Sakhaline sans effectuer un second crochet vers le nord. Ce qui tendrait à prouver que ces survols ont été intentionnels.

### Une autre radio à bord ?

Allardyce mentionne également une "fenêtre" d'observation d'un satellite américain de Sigint (signal intelligence) braqué sur les radars soviétiques, coïncidant curieusement avec les horaires de survol des deux zones critiques. Il rapporte aussi qu'un P-3C patrouillait au large de Sakhaline au moment où Chun survolait l'île. La présence de cet avion de l'US Navy, d'ordinaire basé à Okinawa, mais ayant cette nuit-là décollé de Rota, semble montrer que tout l'appareil militaire et paramilitaire américain était sur le pied de guerre, de l'USAF à l'US Navy en passant par la NSA !

Dans l'enregistrement du CVR (l'une des "boîtes noires" remises par Eltsine), on entend pendant près de huit minutes un message codé en morse. Or, on sait que compte-tenu de l'immensité de leur territoire, les Soviétiques utilisaient le morse sur une grande échelle. Selon les déductions extrêmement précises et argumentées d'Allardyce, la réception de ces signaux ne pouvait se faire que sur l'une des radios VHF du Boeing (mais les messages en morse étaient plutôt transmis en HF), ou bien alors sur une autre radio. Mais laquelle ?

Cela nous amène à une information, totalement incontrôlée, fournie par David Pearson, un

jeune étudiant de Yale, qui s'est tellement passionné par cette affaire qu'il a fini par en faire sa thèse de doctorat.

“ À 10h30, le 11 août, un avion des KAL, accompagné par un RC-135, est arrivé à la base aérienne d'Andrews, près de Washington. Immédiatement après son arrivée, l'appareil a été remorqué à l'autre extrémité du terrain, jusqu'au bâtiment 1752 où se trouve la firme E-Systems. Cette société est installée à Dallas, au Texas, et travaille pour le Pentagone et la CIA [8]. Elle est spécialisée dans l'équipement électronique. On pense que l'avion coréen a reçu un appareillage électronique sans que l'on puisse en connaître la nature exacte. À 6h40, le 14 août, l'appareil est reparti d'Andrews, encore une fois en compagnie du RC-135. Selon les premières informations, son immatriculation était HL7442. Cette histoire n'a jamais pu être publiquement révélée, car

*le Lt.Gen. Lincoln Faurer, directeur de la National Security Agency, s'est assuré le silence des médias en leur disant qu'elle avait été fabriquée de toutes pièces par les Soviétiques et que c'était de la désinformation ”.*

Pearson ne cite aucune source et ne donne aucune preuve de ce qu'il avance. Toutefois, si cette information s'avérait exacte, on pourrait supposer qu'il existe un lien direct entre le séjour du Boeing à Andrews et l'interception de signaux codés soviétiques en morse. Nous en restons, cependant, au stade de l'hypothèse gratuite.

(8) E-Systems est une filiale de Raytheon, firme qui fournit la plus grosse partie de l'électronique embarquée des avions de combat US. L'un des établissements d'E-Systems, installé à Linthicum, à quelques kilomètres d'Andrews, est spécialisé dans les “ équipements pour missions spéciales ”.

### **Une réponse en quête d'étude**

Les conclusions que tire Allardyce sont au nombre de cinq :

- KE007 a suivi une route programmée, empruntant plusieurs tronçons orthodromiques pour pénétrer volontairement dans l'espace aérien soviétique.
- Le plan de vol suivi a nécessité l'utilisation de vitesses et d'altitudes en constante infraction avec les règles internationales.
- Les relevés communiqués par radio ont été conçus pour faire croire au contrôle aérien que l'appareil suivait son trajet normal dans les délais prévus.

- KE015 a également enfreint les mêmes règles de manière à demeurer à porter de KE007 pour relayer ses relevés mensongers.
- Les autorités américaines, malgré leur dénégation, ont suivi en temps réel la véritable route de KE007.

Sur le nouveau rapport de l'OACI, Allardyce partage le point de vue des autres experts. De très nombreux détails, qui ne concordent pas avec certains éléments avérés, laissent planer le doute sur l'authenticité des résultats de cette nouvelle enquête. Allardyce déclara que “*c'était une réponse qui cherchait une étude et non une étude qui cherchait une réponse*”.

### **Un rapport officiel qui en montre plus qu'il n'en dit**

Nos propres conclusions, nous les tirerons de la lecture “ entre les lignes ” d'un paragraphe (2.14.1) de ce fameux rapport de l'OACI Ce paragraphe commente le graphique n° 13.

“ *La route relevée par l'URSS montra que l'appareil a repris un cap plus constant vers le sud-ouest à 16h23, à 8 000 mètres et à 800 km/h (a). La route 6065 fut annotée “ 81 ” pour indiquer un avion non identifié. Cette route fut suivie au radar jusqu'à 16h41. Cependant, le contact avait été perdu dès 16h37 et la courbe tracée vers le sud après cet ho-*

*raire a été commentée comme étant le résultat d'une prévision de l'équipe chargée du suivi de l'appareil, basée sur son expérience passée des actions de la part d'intrus (b). Le comportement de l'appareil observé sur la route 6065 et le schéma des transmissions radio sur les fréquences militaires du RC-135 en orbite ressemblaient à ceux des précédentes intrusions (c). Par voie de conséquence le commandement de la défense aérienne de l'URSS estima que l'appareil était un RC-135. Au moins quatre intercepteurs décollèrent des*

terrains au Kamtchatka. Le tracé fourni des trajets de deux de ces intercepteurs montra qu'ils furent dirigés vers l'est vers 16h41 pour intercepter l'intrus qui, apparemment, volait cap au sud (d). Le contact radar avec l'intrus fut ré-établi à 16h46, à une position approximative de 54°12'N et 159°30'E et il fut à nouveau désigné sous le nom de route 6065, avion non identifié, à 9 000 mètres et 800 km/h, se dirigeant à cap constant vers le sud-ouest (e).

Les chasseurs furent alors envoyés en direction de l'ouest pour intercepter l'intrus. Les chasseurs furent incapables d'effectuer l'interception et, à 17h06, ils furent contraints de rentrer à leur base. Le contact radar avec l'intrus fut perdu à 17h28 et sa dernière position fut relevée à 51°12'N et 151°31'E. Le compte rendu des communications entre les intercepteurs et les contrôleurs au sol au Kamtchatka n'était pas disponible".

### Un scénario bien rôdé

Voyons maintenant les enseignements que l'on peut tirer de ces quelques lignes.

(a) À 16h10, 37 GMT, le commandant Chun avertit Anchorage (via KE015) qu'il vient de monter à 33 000 pieds et qu'il vole à Mach 0,840. En fait, il évolue à 26 300 pieds et à Mach 0,792.

(b) Cela signifie en clair que les Américains avaient suffisamment testé le schéma décrit pour que, d'instinct et par expérience, les contrôleurs soviétiques déduisent la suite probable des événements. Sans doute, les Américains savaient-ils aussi comment se faire oublier des écrans radar soviétiques. Car, la disparition de KE007 semble difficilement imputable à une autre cause qu'à une brusque perte d'altitude. C'est d'ailleurs la thèse qu'a soutenue le maréchal Ogarkov et qui n'a jamais été officiellement démentie par les Américains. Cette région du Kamtchatka présente de hauts reliefs, en particulier le Gora Otdel'naya (54°47'N et 161°46'E, soit à moins de 10 km de la position de KE007 relevée par les radars US à 16h33) et le mont Vulkan Uzon (derrière KE007 à 16h44), culminant tous deux à 2 000 mètres. En raison des échos fixes dus au relief, les radars soviétiques étaient impuissants à détecter le moindre avion volant en dessous de 3 000 mètres. Or, KE007 n'avait rien à faire à cette altitude, puisqu'il était censé voler à 10 000 mètres.

(c) La tactique semble donc avoir été soigneusement rodée par l'USAF. Un RC-135 tournait en rond au large du Kamtchatka, tandis qu'un autre pénétrait dans l'espace aérien soviétique en suivant une route proche de la route qu'a empruntée KE007 – quoique l'on puisse lire par ailleurs.

(d) Les Soviétiques, voulant sans doute cacher la faillite complète de leur système de défense anti-aérienne, n'ont communiqué que le trajet de deux intercepteurs. Leur tracé erratique sur la carte montre le désarroi et la panique qui régnaient à ce moment-là au contrôle aérien du Kamtchatka.

(e) Il est intéressant de noter les relevés effectués par les radars américains entre-temps. Il existe un décalage de deux minutes en plus dans les horaires indiqués par la NSA (sans doute un délai nécessaire pour le relais et le traitement des informations). À 16h32 (16h30 pour les Soviétiques - ici on est en heure locale), l'appareil se trouve exactement à 55°03'N et 160°45'E. Pour parcourir les 113,4 km qui séparent ces deux points, il ne lui a fallu que 5 minutes, ce qui donne une vitesse au sol moyenne de 1 360 km/h ! Même avec un vent arrière de l'ordre de 10 nœuds, l'avion flirtait avec Mach 0,972. On est très loin du Mach 0,840 réglementaire.

On ne peut qu'être étonné de l'absence complète de toute interprétation de ces informations de la part de l'OACI.

### Une phrase très mystérieuse

Il reste encore un élément que l'OACI n'a jamais étudié : un extrait de la conversation entre KAL 007 et le contrôle aérien de Tokyo-Narita, diffusé par la chaîne américaine ABC

le 30 août 1984. Bien que la transmission soit assez mauvaise, la voix du copilote Son Dong-Hui a été formellement identifiée et la conversation ne se retrouve dans aucune des copies

officielles (celle de l'OACI et celle de Narita, qui, déjà, divergent l'une de l'autre !). La phrase la plus étonnante est celle qui est prononcée par Son 38 secondes après l'impact du missile :

*“ For South Korean director... repeating instructions. Hold your bogey (ou bogies ?) north... repeat conditions. Gonna be a blood-bath... you bet. ”*

La traduction donne à peu près ceci : Pour le directeur sud-coréen... répétons instructions. Retenez votre “ hostile ” (ou vos hostiles) vers le nord... répétons conditions. Ça va être un bain de sang... vous pariez.

Or, les termes “ director ” et “ bogey ” sont des termes purement militaires et n'appartiennent en rien au vocabulaire de l'aviation civile. Un “ director ” est l'officier en charge des opérations; comme par hasard, toutes les opérations d'ELINT sont commandées par un “ director ”. Toutefois, le plus surprenant est le ton très calme de Son, alors que le Boeing est déjà incontrôlable et qu'il parie que l'affaire va se terminer dans un bain de sang. Deux hypothèses peuvent être avancées : ou Son avait réellement des nerfs d'acier, ou cette phrase a été prononcée par quelqu'un d'autre, imitant la voix du copilote, mais d'où et pour quelles raisons ?

### Simple coïncidences

Qu'en déduire ?

Le rôle des RC-135 était de tester l'efficacité des radars et la réactivité des défenses soviétiques, de manière à :

1 – découvrir leur talon d'Achille (une zone non couverte);

2 – trouver des failles par lesquelles les bombardiers pourraient pénétrer en cas de guerre (la base des sous-marins nucléaires de Petropavlovsk-Kamtschatski, avec son accès direct aux eaux chaudes du Pacifique, était une cible prioritaire pour les Américains en cas de guerre);

3 – endormir la méfiance des Soviétiques par des survols répétés.

Il est difficile de croire que c'est entièrement par hasard que le commandant Chun a trouvé la porte d'entrée et l'endroit où les radars soviétiques sont inefficaces. Comment un pilote civil étranger pouvait-il connaître la route habituelle des RC-135 et l'altitude en dessous de laquelle il ne laisserait aucune signature radar ?

S'il a été “ briefé ”, c'est que, quelque part, certains l'ont attendu sur les écrans de contrôle

et ont suivi sa progression, de bout en bout et, en temps réel. Les mêmes, sans doute, qui n'ont pas levé le petit doigt au moment où Osipovitch posait son pouce sur la détente...

L'enquête est désormais officiellement classée. Elle sera peut-être rouverte en 2008, date à laquelle les archives seront enfin accessibles au public. Cependant, entre-temps, la Cour Suprême américaine a déjà assuré ses arrières dans un arrêté daté du 10 juin 1998, qui a fait l'objet du communiqué de presse suivant :

Washington DC – La Cour Suprême a décidé que les familles des victimes mortes en 1983, quand ce qui était alors l'aviation soviétique a abattu le vol 007 des Korean Air Lines, ne pourraient pas entamer de poursuites judiciaires pour obtenir des dommages et intérêts. Cette décision de la cour fera jurisprudence pour d'autres accidents d'avion survenus dans les eaux internationales. Cette décision adoptée à l'unanimité stipule que la loi fédérale n'accorde pas le bénéfice de compensations pécuniaires pour des pertes non-financières, même s'il s'agit de la perte de proches.